CENTENARIO DE LA FUERZA AÉREA URUGUAYA (1913-2013)

Los comienzos de la aventura

Juan Maruri*

El 17 de marzo de 1913, hace hoy cien años, con una sencilla ceremonia que consistió en la lectura de la orden general número 1155 del Estado Mayor del Ejército, emanada del Ministerio de Guerra y Marina, se dio por inaugurada la Escuela de Aviación Militar en un potrero de la estancia Santo Domingo, hoy Campo Militar Nº 1 del Ejército, cercano a Los Cerrillos, Canelones.

Dicho evento fue consecuencia de una serie de hechos y acontecimientos aeronáuticos ocurridos en el correr del año 1912, que llevaron al gobierno presidido por don José Batlle y Ordóñez a contratar, a principios de 1913, al aviador francés Marcel Paillette —fundador e instructor de la Escuela Militar de Aviación de El Palomar, Buenos Aires—, para que a su vez creara en Uruguay una similar, a semejanza de las más adelantadas.

Así, modestamente, nació la Escuela de Aviación Militar, dando comienzo a sus actividades en ese primer aeródromo uruguayo.

Este hito importantísimo en los anales de nuestra aviación fue señalado desde 1951 como la efemérides más trascendente de la historia institucional de la Fuerza Aérea, cuando todavía éramos la Aeronáutica Militar y formábamos parte del Ejército.

Cien años atrás, un puñado de diez intrépidos jóvenes oficiales del Ejército se dieron cita en la aludida estancia, convocados por la referida orden general, para aprender a volar en la Escuela de Aviación Militar. Aquel 17 de marzo comenzó entonces el trabajo del instructor *monsieur* Paillette, adaptando y

* Teniente primero, aviador (r).



El avión Montevideo, construido en nuestros talleres, que voló hasta Colombia en 1929.



El biplano Farman sobrevolando el hangar de Los Cerrillos, 23 de marzo de 1913.

adiestrando a sus discípulos, mientras éstos encaraban la gran aventura que significaba ser los primeros uruguayos que habían aceptado el gran desafío de querer ser aviadores, en aquellos lejanos años del nacimiento de la «locomoción aérea» (como se le decía).

El avión de entrenamiento era un enorme y primitivo aparato biplano tipo Farman, de madera, tela y alambres, más parecido a una gran cometa que a la idea que hoy tenemos de un avión, impulsado por un trepidante y caprichoso motor rotativo de 50 HP, y que había recibido el pomposo nombre de El Águila, pintado en su timón de profundidad que, para mayor confusión, iba adelante. Era la aventura misma, rodeada de ese halo místico de la aviación naciente, que quién sabe adónde los transportaba cada vez que les tocaba subir en aquel desmesurado pájaro, sin siquiera un modesto parabrisas.

Son conocidos los episodios y peripecias en que se vio envuelta la novel escuela en esos tres cortos meses que tuvo de vida —entre marzo y junio de 1913—, sin haber logrado, por variadas razones, su objetivo de finalizar el curso de pilotaje. Sólo un alumno, el alférez Cesáreo L. Berisso, alcanzó a volar solo, el 22 de junio de 1913, fuera del programa curricular, cuando ya se había terminado el contrato del instructor. En un gesto de rebeldía e indisciplina, aunque heroico, sobrevoló Montevideo aterrizando en la playa Malvín luego de una hora y cuarenta y cinco minutos en el aire, como forma de demostrarles a las autoridades y a la opinión pública la calidad del adiestramiento e intentando revertir el cierre del instituto, procurando la renovación del contrato de Paillette.

La aparente efímera existencia de la escuela de Los Cerrillos no fue tal, ya que dos de aquellos diez jóvenes, en quienes había prendido bien fuerte la vocación aeronáutica necesaria para tratar de ser aviadores, le dieron continuidad al proceso, en aquel período experimental de la naciente conquista del aire. Ellos fueron el teniente primero Juan Manuel Boiso Lanza y el ya nombrado alférez Berisso, únicos del grupo pionero que más adelante lograron recibir en 1915 y 1916 el brevet de piloto en Argentina y Chile, junto a otros dos precursores: el teniente primero Adhemar Sáenz Lacueva y el alférez Esteban Cristi. Ellos cuatro más el mecánico francés Paul Castaibert fundaron en 1916 la Escuela Militar de Aviación en un antiguo tambo al que ellos transformaron en aeródromo. En ese lugar —denominado a partir del 9 de septiembre de 1930 Base Aérea Capitán Juan Manuel Boiso Lanza, en honor al primer mártir de la aviación



Los diez alumnos de la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos en marzo de 1913.

militar y primer director de la Escuela Militar de Aviación— hoy está el Comando General de la Fuerza Aérea Uruguaya. Los nombres de Boiso Lanza y Berisso se repetirán al cabo de los años una y otra vez en buena parte de nuestra historia institucional; la vida del primero resultó tronchada en 1918 durante la Primera Guerra Mundial en las cercanías de Pau, sur de Francia, cuando terminaba un vuelo de entrenamiento de combate, en misión de estudios. La vida de Berisso por suerte continuó; sobrevivió a la época heroica de la aeronáutica y los graves accidentes que la caracterizaban. Logró surcar en elementales aeroplanos y en globo libre los cielos no sólo del Río de la Plata sino de gran parte de América, incluido Estados Unidos, donde en 1918 y 1919 también voló con ingenios más pesados y más livianos que el aire, siendo considerado allí uno de sus mejores aviadores. A Berisso lo encontramos también en cada página importante de nuestros libros, fundando, creando, organizando y comandando toda entidad antecesora de la Fuerza Aérea, y a su vez como principal actor, volando desde 1913 a 1952 todas las máquinas que permitieron la conquista del aire, incluida una diseñada por él y construida en Uruguay.

Justamente con el biplano ARME conmemoramos el 84º aniversario del comienzo de uno de los más emblemáticos vuelos continentales de la época heroica, realizado por el teniente coronel Berisso, director de la Escuela Militar de Aviación, acompañado por el mayor Rogelio Otero, subdirector, y el mecánico precursor Dagoberto Moll. Esa máquina fue el primer aeroplano diseñado y construido en nuestro país, obra artesanal de los talleres de la Escuela Militar de Aviación, instalados en la histórica base aérea Boiso Lanza. Se trataba del avión Montevideo, biplano de 450 HP, con una autonomía de 18 horas, extraordinaria para la época, del cual se construyeron tres prototipos. Con este biplano, puesto a prueba previamente durante casi todo el año 1927, partieron el 17 de marzo de 1929 del aeródromo que los franceses de la Compagnie Générale Aéropostale tenían en las cercanías de Pando (hoy sede de la Escuela Militar de Aeronáutica), cruzaron los Andes desde Buenos Aires a Santiago de Chile en un solo vuelo, continuaron por la costa del Pacífico hacia el norte, y sobrevolaron todo Chile, Perú y Ecuador. Su destino final era Nueva York, pero la suerte y una bomba de aceite que falló les jugaron una mala pasada sobre las impenetrables selvas del sur de Colombia, por lo que se vieron obligados a realizar un aterrizaje forzoso en plena jungla, con la pérdida total del



Uno de nuestros aviones en la Antártida en 1989.

Montevideo, salvándose su valerosa tripulación gracias a la pericia del piloto.

Este gran vuelo para aquella lejana época de la aviación, frustrado cuando habían alcanzado la mitad del recorrido previsto, en aquel avión nacional, primera máquina sudamericana con la que se encaró un raíd de tal magnitud, nos habla del notable espíritu de nuestros aviadores y técnicos pioneros, que hace 80 años pudieron diseñar, fabricar y volar un aparato así sobre buena parte del continente.

Pero aún podemos recordar otra gran conquista de 1929: la protagonizada por otro de nuestros precursores, el general Tydeo Larre Borges, quien entre el 15 y 17 de diciembre de ese extraordinario año para nuestras alas, en un biplano Breguet de un solo motor, acompañado por el capitán del ejército francés Léon Challe, cruzaron el Atlántico sur entre España y Brasil en un solo vuelo sin etapas que los tuvo 41 horas en el aire, algo que ningún americano había hecho antes.

Fueron dos episodios de la historia aeronáutica protagonizados por aviadores de la Escuela Militar de Aviación que tuvieron repercusión mundial, pero no los únicos. Formaron parte de aquel período de la aviación que buscaba nuevas rutas, ciclo al que nuestro país a pesar de su dimensión no estuvo ajeno, merced a los hombres de dicha escuela, institución predecesora de la aeronáutica militar, de la cual surgimos el 4 de diciembre de 1953 como Fuerza Aérea.

El rasgo que exhibe la institución desde su época heroica y que mantiene orgullosamente hasta el día de hoy —con las modificaciones de la organización y los nuevos equipamientos— está acompañado de una preparación acorde de las tripulaciones aéreas y terrestres, que podemos calificar de excelente. Ellas lo demuestran fehacientemente cuando tienen que cumplir misiones dentro y fuera del continente, antárticas o transatlánticas, con aviones o helicópteros, como ha ocurrido y ocurre en muchas oportunidades.

Son ejemplos de la actividad de la Fuerza Aérea que se conocen por las noticias que aparecen en los medios de difusión, aunque las que no se muestran, como el ejercicio y el adiestramiento, forman parte de su rutina operacional.

En la Fuerza Aérea valoramos el legado de nuestro pasado y siempre hemos analizado serenamente los hechos que lo moldearon, encontrando en ellos los frutos espirituales permanentes que marcaron nuestra vocación de aviadores. A su vez vemos con realismo y objetividad el presente de la Fuerza Aérea Uruguaya, lo cual nos compromete y nos da esperanzas para el futuro. ■